

学校编码: 10384
学号: 200409034

分类号_____密级_____
UDC_____

厦 门 大 学

硕 士 学 位 论 文

汽车业跨国公司全球生产网络发展的机理分析
An Analysis of the Mechanism of MNCs Global Production
Networks in the Automotive Industry

胡 嘉

指导老师姓名: 林季红 教授

专 业 名 称: 世 界 经 济

论文提交日期: 2007 年 4 月

论文答辩时间: 2007 年 月

学位授予日期: 2007 年 月

答辩委员会主席: _____
评 阅 人: _____

2007 年 4 月

厦门大学学位论文原创性声明

兹呈交的学位论文，是本人在导师指导下独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考的其他个人或集体的研究成果，均在文中以明确方式标明。本人依法享有和承担由此论文产生的权利和责任。

声明人（签名）：

年 月 日

厦门大学学位论文著作权使用声明

本人完全了解厦门大学有关保留、使用学位论文的规定。厦门大学有权保留并向国家主管部门或其指定机构送交论文的纸质版和电子版，有权将学位论文用于非赢利目的的少量复制并允许论文进入学校图书馆被查阅，有权将学位论文的内容编入有关数据库进行检索，有权将学位论文的标题和摘要汇编出版。保密的学位论文在解密后适用本规定。

本学位论文属于

1、保密（ ），在 年解密后适用本授权书。

2、不保密（ ）

（请在以上相应括号内打“√”）

作者签名：

日期： 年 月 日

导师签名：

日期： 年 月 日

论文摘要

本文共分为五章。

第一章是文献综述，首先对国内外学者关于全球汽车产业发展的文献分为两类进行介绍和评论：一类是从整个汽车产业发展趋势和汽车产业跨国公司经营战略的角度研究论述；另一类是从国别汽车产业的角度论述。之后提出本文的研究角度，即从全球生产网络角度分析。

第二章首先概述了全球生产网络理论，并结合全球汽车产业发展的状况和特征，分析汽车产业全球生产网络的基本结构和特点。

第三章分析汽车业跨国公司全球生产网络发展的动因。本文认为主要有汽车产业的技术变革、汽车消费市场的变化、跨国公司的战略调整和互动等因素。汽车业跨国公司全球生产网络的形成是由于新的竞争环境的出现，企业根据新环境改变原有的战略和相互间的关系，同时它们的战略反应又会反过来影响竞争环境，两者相互影响和变化，促进了汽车业全球生产网络的发展。

第四章是关于汽车业跨国公司全球生产网络的案例分析。主要论述日美欧三个地区各不相同的供应链关系，并以丰田在美国市场、通用在中国市场和德国博世公司在全球的案例来说明日美欧汽车产业跨国公司各自的全球生产网络的发展。

第五章结论与启示。比较日美欧汽车业跨国公司全球生产网络发展的共同特征和差异，并结合结论得出启示。

关键词：全球生产网络；外包；战略联盟

Abstract

The dissertation consists of an introduction and five chapters.

Chapter 1 includes a brief survey of the theoretical literature concerning the development of global automotive industry which can be categorized: the one is about the developmental trend of whole automotive industry and the strategy of automotive multinational companies; the other is about national automotive industry. Then brings forward the research angle of this dissertation, i.e. the theory of Global Production Networks.

Chapter 2 summarizes the theory of Global Production Networks (GPNs), then integrates the status and characteristics of the global automotive industry into it, then analyses the configuration and characteristics of the Global Production Net of the automotive multinational companies.

Chapter 3 analyses the cautions of the development of the Global Product Networks of automotive multinational companies. The cautions include the technology transform of automotive industry, the change of automotive customer market, the adjustment of the strategy of the automotive multinational companies. The development of the GPNs of the automotive industry is because of the emergence of new competitive environment, the firms will adjust their strategy and their relationship according to the new environment, then their feedback will also affect the competitive environment. They influence each other, which boost the development of the GPNs of the automotive multinational companies.

Chapter 4 analyses the cases of development of the GPNs of automotive multinational companies. This chapter mostly discusses the relationship of the supply chain of Japanese, American and European automotive industry. This chapter makes use of the cases of Toyota in the American market, GM in the Chinese market and Bosch in the world to explain Japanese, American and European automotive multinational companies how to develop their GPNs.

Chapter 5 analyses and compares the common ground and differentia of the development of the GPNs of the Japanese, American and European automotive multinational companies, and analyses what we can learn from them.

Key words: Global Production Networks(GPNs); Outsource; Strategic Alliance

目 录

导 言	1
一、选题的意义	1
二、论文的创新：用全球生产网络理论解释汽车产业跨国公司行为	1
三、本文的框架和主要内容	1
第一章 文献综述	3
一、有关全球汽车产业研究的文献	3
二、有关国别汽车产业研究的文献	6
第二章 汽车业全球生产网络概述	10
第一节 全球生产网络概述	10
一、全球生产网络理论产生和发展的基础	10
二、全球生产网络的基本结构	11
三、全球生产网络的特征	13
四、全球生产网络的动态治理	15
第二节 汽车业全球生产网络发展概述	15
一、整车跨国公司全球价值网络的发展	15
二、汽车零部件产业的全球价值网络发展	17
三、汽车业全球生产网络的发展	18
第三章 汽车业跨国公司全球生产网络发展的动因分析	22
第一节 汽车产业技术革命	22
一、零部件系统化设计和模块化供货范式	22
二、汽车平台数量的减少	25
三、汽车电子技术的发展	26
四、安全、环保技术的发展	27
第二节 汽车消费市场的变化	29
一、成熟市场的新特征与新兴市场的出现	29
二、消费偏好的变化	30

三、销售以及售后服务方式的改变	31
第三节 跨国公司战略调整和互动	31
一、整车企业与供应商的新型关系	32
二、零部件产业兼并重组集中化与供应链全球化	33
三、整车企业的生产调整	35
四、战略联盟的广泛运用	36
第四节 结论	39
第四章 欧美日汽车业跨国公司全球生产网络的发展	41
第一节 日本汽车产业的全球生产网络发展	41
一、日本汽车产业整车制造商与零部件供应商关系	41
二、以丰田公司在美为例说明日本汽车跨国公司全球生产网络发展	43
第二节 美国汽车产业的全球生产网络发展	50
一、美国汽车产业整车制造商与零部件供应商关系	50
二、以通用汽车公司在中国为例说明美汽车跨国公司全球生产网络发展	51
第三节 欧洲汽车产业全球生产网络的发展	56
一、欧洲汽车产业整车制造商与零部件供应商关系	56
二、以博世公司为例说明欧洲汽车产业全球生产网络发展	58
第四节 比较分析	62
第五章 结论和启示	64
第一节 结论	64
一、汽车产业全球生产网络是汽车产业演进和发展的结果。	64
二、汽车产业全球生产网络特征	65
三、跨国公司经营战略趋同的同时又各具特色	67
第二节 启示	68
参考文献	70
后 记	72

Contents

Introduction	1
CHAPTER 1 Literature Summary.....	3
CHAPTER 2 Summary of the Theory of GPNs of Automotive Industry	10
Section 1 Summary of the Theory of GPNs	10
Section 2 Summary of the Theory of GPNs in the Automotive Industry.....	15
CHAPTER 3 Analysis of the Causations of Development of GPNs of Automotive Multinational Companies	22
Section 1 Change of the Technologic Innovation in the Automotive Industry.....	22
Section 2 Change of the Demand of Automotive Market	29
Section 3 Strategic Adjustment of Automotive Multinational Companies.....	31
Section 4 Conclusion	39
CHAPTER 4 Development of GPNs of the Japanese, American and European Automotive Multinational Companies	41
Section 1 Development of GPNs of the Japanese Automotive Multinational Companies	41
Section 2 Development of GPNs of the American Automotive Multinational Companies...	50
Section 3 Development of GPNs of the European Automotive Multinational Companies...	56
Section 4 Compare and Analysis	62
CHAPTER 5 Conclusion and Revelation.....	64
Section 1 Conclusion.....	64
Section 2 Revelation.....	68
Reference	70
Acknowledgment	72

导 言

一、选题的意义

经济全球化是世界经济发展的必然趋势，是世界经济研究不可忽视的一个极其重要的方面。跨国公司在世界经济中的作用和影响举足轻重，是经济全球化的重要推动力量，是生产一体化的主角。因此，要加深对经济全球化的认识必须进一步研究和认识跨国公司，特别是跨国公司的经营战略。

汽车产业是典型的全球化产业，汽车业跨国公司的战略行为最可以代表当前跨国公司的战略调整。全球汽车产业经过一个多世纪的发展，经历了单件生产、大规模生产、精益生产、柔性化生产；经历了从国内到本地区再到全球的空间扩展；经历了从单一的对外直接投资战略，到全方位的国际投资战略的调整。随着整个汽车产业的演进和发展，汽车业跨国公司的经营环境也在发生变化，因此要不断调整经营战略来维持自身发展。

研究跨国公司全球生产网络对我们认识跨国公司，引导我国企业参与国际竞争具有重要意义。

二、论文的创新：用全球生产网络理论解释汽车产业跨国公司行为

本文从全球生产网络基本理论入手，结合全球汽车产业发展状况和特征，分析汽车产业全球生产网络的基本结构，以及汽车产业全球生产网络的特征和动因，分析和对比日美欧汽车业跨国公司全球生产网络的发展的共同机理及存在的差异。

三、本文的框架和主要内容

本文共分为五章。

第一章是文献综述，首先对国内外学者关于全球汽车产业发展的文献分为两类进行介绍和评论：一类是从整个汽车产业发展趋势和汽车业跨国公司经营战略的角度研究论述；另一类是从国别汽车产业的角度论述。之后提出本文的研究角度。

第二章首先概述了全球生产网络理论，并结合全球汽车产业发展的状况和特

征，分析汽车产业全球生产网络的基本结构和特点。

第三章分析汽车业跨国公司全球生产网络发展的动因。本文认为主要有汽车产业的技术变革、汽车消费市场的变化、跨国公司的战略调整和互动等因素。汽车业跨国公司全球生产网络的形成是由于新的竞争环境的出现，企业根据新环境改变原有的战略和相互间的关系，同时它们的战略反应又会反过来影响竞争环境，两者相互影响和变化，促进了汽车业全球生产网络的发展。

第四章是关于汽车业跨国公司全球生产网络的案例分析。主要论述日美欧三个地区各不相同的供应链关系，并以丰田在美国市场、通用在中国市场和德国博世公司在全球的案例来说明日美欧汽车产业跨国公司各自的全球生产网络的发展。

第五章结论与启示。比较日美欧汽车业跨国公司全球生产网络发展的共同特征和差异，并结合结论得出启示。

第一章 文献综述

有关全球汽车产业发展的文献大致可分为两大类，一类是全球汽车产业，另一类是国别汽车产业。

一、有关全球汽车产业研究的文献

全球汽车产业研究主要包括对整车制造产业和零部件制造产业发展的研究。

许多文献是从宏观角度分析汽车产业全球化以及全球化过程中汽车业跨国公司的战略调整。

周治平、钟华、李金林（2006）在《汽车产业全球化的市场特征分析》一文认为，在 20 世纪 90 年代以后经济全球化进程明显加快，汽车产业是这个过程中领先且最具典型意义的产业之一。构建全球性的产业链已成为世界汽车产业发展的一个基本准则。新兴国家汽车市场快速发展，全球性的环保、节能、安全 and 个性化消费等外界因素以及汽车生产能力过剩、生产成本上升等内在因素推动着汽车产业的发展，从而改变了世界汽车产业的竞争格局，引发了新的专业化分工协作模式，促进了企业内部技术和组织机构的变革，进一步推动了跨国汽车公司之间的大规模重组和实施平台共享战略。汽车产品日益具备全球化的市场特征，全球采购、全球生产、全球销售以至全球研发成为趋势。

林季红（2004）在《汽车业跨国公司的全球竞争态势》一文中指出，汽车产业全球化趋势主要表现在产业链中的主要环节不再局限在一国或一个地区的范围内，而是以全球化的经营作为其生存和发展战略。从生产和采购环节看，国际汽车厂商普遍采用日本丰田的精益生产模式，同时抑制以往过度的垂直一体化组织形式，将零部件企业独立出去；而整车汽车厂商与零部件厂商更多采取松散型的合作模式。

罗晓明（2005）《汽车工业的柔性化战略探析》一文对日本的“柔性化经营战略”进行分析，结合世界汽车工业的发展现状，参考现阶段先进高效的生产管理模式，得出“柔性化战略”是适合现阶段汽车工业发展的有效模式。他认为的柔性化战略系统包括四个相关联、相配套的部分：柔性制造体系、柔性供应链体系、柔性服务营销体系和柔性组织管理体系，从而形成完整的企业生产营销系统链。企业

通过柔性化经营战略,可能更快地获悉市场信息,通过灵活多变的生产管理体系和服务销售体系,时刻满足消费者的多方面需求。这样,企业就能以新的竞争优势,避开竞争对手的每一次冲击,进攻市场空隙,确保企业在面对激烈的市场竞争仍能得到迅速发展。

潘洁(1999)在《世界汽车工业联合兼并的分析和启示》中以德国戴姆勒-奔驰公司与美国克莱斯勒汽车制造公司的合并为典型,分析了自1993年以来的世界汽车工业的第五次联合兼并。这种兼并反映了世界经济的全球化与知识化两大发展。两个公司合并后在全球范围内优化资源配置,提高产品质量,降低经营成本,相互利用对方多年经营起来的营销网络,扩大市场占有率;同时还可以获得产品品种上的优势互补。

还有一些文献对汽车产业未来的发展提出了科学而大胆的预测。Seidel, Loch 和 Chahil(2006)在基于“‘汽车高速路(Autobahn)’与‘信息高速路(Infobahn)’合并”的假设下,分析了汽车产业在长期中会出现一个以电子设备为突出特征的变革。预测了将会有大量的软件和电子产品的制造企业进入汽车产业,此外汽车制造商会争夺可以共享的汽车技术平台的统治权。由于激烈的竞争,汽车制造商会去寻求新的产业发展机会,比如小规模生产定制极富个性的车;将他们的汽车品牌扩展到其他消费产品领域,如宝马以其品牌涉入服装业;把汽车和其他交通模式混合,如船车、飞车等,以创造出新的产业。

有些文献则对汽车产业供应链关系调整和汽车零部件产业发展进行分析和研究。苟海平(2006)在《世界汽车零部件产业发展概况》一文中概述了全球汽车零部件产业的基本情况,重点分析了发达国家零部件产业的发展规律和趋势。文章认为欧美日发达国家的零部件产业目前正向着“生产规模化、系统模块化、技术创新持续化”方向发展。同时在与整车企业的供应链协作关系模式上,主流的欧美“水平分工、自主发展”模式和日本的“双向垄断”模式都有着强大的生命力,并且出现了两种模式相互开放融合的趋势。

黄爽、马士华(2006)在《汽车制造业的供应商分类研究》中提出了一种供应商分类模型,并以汽车制造业为背景对这个模型进行实证研究。整车企业可以根据模型明确哪些供应商是战略性供应商而应该与之结成战略联盟,并利用有限的资源管理好这些类供应商。整车企业还应该针对不同类型供应商,运用不同的

配送方式和库存管理方式，以有效降低双方运输成本和库存成本，实现供应链的快速反应，从而真正增加供应链中的渠道利润，有利于供应链的协调与稳定发展。

任玉珑、胡姝娟、卢涛（2006）《汽车产业的价值链分解与外包战略研究》一文认为，汽车制造商应不断审视自身所参与的价值链过程，集中力量培育并发展自身有比较优势和竞争优势的价值链环节，把不具有优势的或非核心的一些环节分离出去，运用外包战略需求合作伙伴，共同完成整个价值链的全过程，这样才能不断地提升自身核心竞争力，增强和维持企业的竞争优势。

杨明杰（2005）在《向大规模定制的汽车企业动态联盟供应链管理》中认为，大规模定制生产正在改变传统的汽车生产制造模式，企业的组织结构和生产模式受到前所未有的挑战，企业的竞争形态也逐渐由企业间的竞争向企业动态联盟的竞争转化。可以预见，动态联盟将是未来企业的主要形式之一，而供应链管理则是动态联盟中的重要技术，只有在动态联盟内组建高效率的供应链，才能在激烈的竞争中共享利益。同时，以网络技术为代表的信息技术的迅速发展，为企业供应链管理提供了很好的实现环境。

尤建新、朱岩梅（2005）在《供应链网链模型在汽车行业的应用及改进》一文中把一般的供应链网链结构模型和供应链管理的一般理论应用到汽车产业供应链的分析中，得出了汽车业供应链网链结构模型和供应链中资金流、物流和信息流的流向。

张丽莉（2006）在《全球汽车产业价值链的分析与启示——以通用、福特、大众、丰田为例》一文提到，世界主要汽车生产商向全球延伸价值链，形成了全球汽车产业价值链，她认为产业价值链的形成经历了三个阶段：生产和销售的全局化阶段、价值链的区域性整合阶段、价值链的全局性整合阶段。全球价值链的形成改变了汽车跨国公司的内部结构；设置了更高的汽车进入壁垒，保护了各大公司的竞争力；降低了企业的经营成本，扩大利润空间。

Aners Larsson(2002)研究了西欧的汽车产业供应商集群，他利用欧洲的五五个汽车产业供应商集群的案例分析了欧洲汽车产业供应商和供应商集群的发展。为了满足欧洲汽车生产的全球化以及价值链整合的要求，供应商部门经历了重大调整，产生了一个以少数跨国供应商为首，一些更小的供应企业为二、三级供应商的层级制，并且一级供应商成为更加复杂的系统和模块的制造商，与汽车组装

商合作关系密切。为了组织好零部件的生产和欧洲范围内的零部件物流，及时供应（Just-In-Time）概念的应用非常重要。文章认为，委托和空间一体化显示了组装商和供应商长期合作的愿望，供应商集群是最好的接近组装工厂的方式，降低了供货的不确定，解决了连续及时供货和最小存货矛盾。Malcolm Anderson 和 John Holmes (1995) 分析了加拿大独立零部件制造商马格纳（Magna International Inc.）从一个附属的次级供应商成为一个有创新能力和国际竞争力的一流的跨国零部件供应商的经验。他认为企业成功基于三个组织原则：（1）企业组织的分散形式。企业通过柔性的组织方式把隶属的小型制造工厂组织成网络，各自服务于专门的市场，集团负责协调；（2）强调组织创新和产品设计。企业非常强调研发能力的发展，集团总部和每个工厂都有自己的研发人员和工程师，并且与许多国际零部件企业建立合作，共同研发；（3）独特的人力资源管理。包括吸引人的利润分配计划、良好的工作环境，以及利用相对低工资且没有工会的劳动力。这就是一种典型的高技术-低工资的生产模式。

这些文献主要认为，全球化是当今汽车产业的必然趋势，只有全球化的经营战略才能使企业得以生存；汽车产业与其他产业，如电子、软件等产业结合的趋势也不可避免，为此整车和零部件制造商就要并购重组，或建立战略联盟。对于整车和零部件企业之间的供应链关系和零部件产业的战略调整，学者普遍认为，随着产业的发展，整车企业将很大一部分零部件生产业务外包给零部件生产商，促进了零部件产业的快速发展。同时零部件企业地位的提高也促进了产业链的调整。

二、有关国别汽车产业研究的文献

事实上，全球汽车产业是由美、德、日的汽车业跨国公司为主导，形成的美洲、欧洲、亚洲的汽车产业全球生产网络。

近年关于美国汽车产业的讨论大多集中在“外敌入侵”的敏感话题上。郎楷淳（2002）编译的《经济全球化中的美国汽车业》一文分析了近 20 年来欧洲和亚洲的汽车生产商已不再满足单单通过出口来获得美国市场份额，而是进入美国投资建厂，并且还有大批零部件供应商跟随进入，加剧了美国汽车产业的竞争。由于外来汽车企业制造出在美国市场上热销的产品，使美国汽车企业不断失去本国

的市场份额。目前在美国市场上出售的旅行小轿车有一半是外国品牌，而一半以上的外国品牌的运动型小汽车是在美国制造的，外来汽车的制造已经深深进入了美国的经济，这也迫使美国的汽车公司进行结构调整。在带来竞争的同时外国汽车公司也带了资金、技术和管理经验，如美国汽车制造商借鉴了日本企业的高效经营方式，聘用欧洲汽车公司的设计师，与欧洲和日本的汽车企业共同开发、设计和共享汽车平台和零部件。而美国的消费者则是最大的赢家，在汽车价格不断下降的同时却有更多更好的选择。

随着欧盟的不断扩张，欧洲汽车产业也越来越受人关注。D. Garel Rhys OBE (2004) 认为，欧盟一次次的扩张，特别是最近的一次东扩，对欧洲汽车产业的结构和未来发展将产生重大影响。为了追求规模经济，西欧的大型汽车跨国公司把新加入国融入了欧洲汽车的研发和生产网络。东欧国家巨大的市场潜力和较低的劳动力、资源成本吸引了大量的 FDI。而这对于东欧和加入国的汽车产业也是一次巨大的震动，在进入一个广阔市场的同时也开放了本国市场，同时还要与世界其他新兴国家如中国和印度争夺投资。文章特别强调，东欧加入国的汽车产业发展不仅局限在生产领域，而且也表现在设计开发上，如斯柯达 (Skoda) 在捷克设立了研发机构，还有一些全球零部件跨国公司如博世、伟世通等，也在捷克设立研发中心。杨妙梁 (2006) 在《在世界汽车工业激烈竞争中——中欧与东欧的汽车产业发展动向》中，介绍了中欧和东欧在生产和销售两方面的现状和发展动向。他认为“中欧和东欧汽车市场令世人关注的原因，不仅因为他们拥有众多人口，而且市场成长性非常高”。中欧有着比东欧更有利的地理位置（能在短时间内将产品运往西欧主要国家）、稳定的政治社会环境、优秀廉价的劳动力和良好的社会基础设施，汽车生产的发展和扩大已经走上正轨，将成为巨大的汽车生产基地；而东欧汽车生产的全面启动还有待未来的发展。文章分析了波兰、捷克、斯洛伐克、匈牙利、斯洛文尼亚、罗马尼亚和乌克兰七国的汽车制造的现状特征。90 年代后期以来外资汽车企业加速在中欧和东欧投资，各国汽车产量增长迅速，并且几乎全部的产出都是出口。

亚洲汽车产业是以日本汽车跨国公司为主导，但是每个国家汽车产业的发展都不尽相同。日本的汽车产业起步晚于欧美，但是其发展速度快实现了赶超，跻身世界三大汽车强国。关于日本汽车的研究更是不胜枚举。林季红 (2002) 在《日

本分包制的经济学分析》一文中认为，日本企业之所以能快速地对市场需求的变化做出反应，并在削减成本的竞争中取胜，一定程度上是由于汽车厂商与零部件供应商的协作是以合作为基础的分包方式进行运作的。在日本供应零部件的企业和汽车生产商之间存在着独特的交易关系。零部件供应商不仅应汽车生产商的订货要求，按照订单图样生产产品，而且在整个零部件的供应过程中，在技术信息的交换、资金援助、管理人员的交流等各个方面都能高效地进行。文章还从交易成本理论、信誉机制、社会政治文化制度等角度来分析这种分包制。肖琛、史自力（2004）在《日本汽车产业成长特点及其对中国汽车工业发展的借鉴意义》一文中认为，在日本汽车产业发展的初期，设备投资起主导作用，以此提高生产效率和竞争力；随着日本汽车产业的发展，设备投资的主导作用日益减弱，而技术创新的作用日益突出，成为提高生产效率、降低成本的基本因素。日本汽车制造业还有一个明显的特点就是在日本东海沿岸有健全的铁路网和航运网为依托的产业集群，在这个集群中资本和劳动力要素市场发达，基础设施完备，为汽车制造业的发展提供了重要保障。吴启金（2003）在《日本汽车工业发展的启示》一文中提到，日本汽车工业的发展历程有四个显著特征：首先政府的产业政策在汽车工业创业阶段起到重要作用；其次不断扩大的国内市场需求促进了汽车产业的快速发展；三是通过扩大销售为目标的价格政策来开拓海外市场；四是通过海外生产战略来提高产业的全球竞争力。

20 世纪 90 年代以来，发展中国家汽车新兴市场的出现成为全球汽车产业的亮点和未来发展的希望。Humphrey 和 Memedovic (2003) 以中国、印度、墨西哥、东盟四国（印度尼西亚、马来西亚、泰国和菲律宾）、阿根廷、巴西和中欧国家（捷克、匈牙利和波兰）为例，分析了 20 世纪 90 年代以来发展中国家汽车产业全球化的过程。随着汽车产业全球化的进程，大量汽车业跨国公司进入了发展中国家新兴市场投资，将发展中国家融入全球汽车生产销售网络。大量 FDI 流入新兴市场组装产业，吸引了跨国零部件产业跟随进入，用全球供应网络替代当地供应链。为了使发展中国家的汽车组装和零部件产业不受排斥而进入全球汽车生产网络，当地国家政府的政策扶持非常重要。

综上所述，有关全球汽车产业的文献多从产业全球化趋势、跨国公司战略调整、产业价值链管理的角度来分析；而国别汽车产业文献则更多关注一国或

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库